I N D I C E

Nro. Int.	Archivo	Documento
ØØ47	2-A-1	Visita del Jefe del SICO a MLV.
ØØ48	2-A-1	Análisis de los aspectos logísticos efectuado por el Jefe del Dpto. Log. del COOP.
ØØ51	2-A-1	Historia Cronológica de las Operaciones - COFUERSUB. [illegible]
ØØ52	2-A-1	Informe de las Operaciones realizado por la FT.79 (COFLOMAR)
ØØ53	2-A-1	Informe de las Operaciones realizado por la FT.40 (FUERZA DE TAREA ANFIBIA).
ØØ54	2-A-1	Informe de las Operaciones realizado por el Comandante del SUSL.

C. O. A. C.
EXP. E. INTERNO Nº ØØ53

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 2-A-1

CLASIFICADO

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 6653
C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-A-1
ARMADA ARGENTINA
SECRETO
CLASIFICADO
FOLIO Nº 1
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 1 C.O.A.C.

COMANDO DE LA FLOTA DE MAR

COMANDO DE LA FUERZA DE TAREA ANFIBIA (F.T. 40)

INFORME DE LA OPERACION MALVINAS

1. UNIDADES PARTICIPANTES

	PERSONAL ARA	EA	FAA
a. DESTRUCTOR A.R.A. "SSMA. TRINIDAD" (D-2)			
- Dotación	280		
- E.M. F.T. ANFIBIA (F.T.40)	08		
- E.M. TEATRO OP. MALVINAS		03	01
- 1ra. ESC. HELICOPTEROS	11		
- AP. COMANDOS ANFIBIOS/BUZOS TACTICOS	90		
b. DESTRUCTOR A.R.A. "HERCULES" (D-1)			
- Dotación	284		
- E.M. F.T. ANFIBIAS (F.T.40)	03		
- 1ra. ESC. HELICOPTEROS	09		
c. CORBETA A.R.A. "DRUMMOND" (P-1)			
- Dotación	94		
d. CORBETA A.R.A. "GRANVILLE" (P-3)			
- Dotación	98		
e. SUBMARINO A.R.A. "SANTA FE" (S-21)			
- Dotación	77		
- AP. BUZOS TACTICOS	12.		
f. BDT A.R.A. "SAN ANTONIO" (Q-42)			
- Dotación	232		
- DESTAMENTO NAVAL DE PLAYA	35		
- E.M. FUERZA DESEMBARCO	20		
- BIM Nº 2	396		
- BAT. VEHICULOS ANFIBIOS	100		
- GRUPO ARTILLERIA	07		
- BAT. SERVICIOS	33		
- SEC. REG. INF. Nº 25		43.	
- CORRESPONSALES	03.		
g. ROMPEHIELO A.R.A. "ALTE. IRIZAR" (Q-5)			
Dotación	163		

...ON ... ANALISIS DE
A...IONES DE COM...TE

ENTRADA: 31-08-82

PRESIDENTE	
...ICE PRESIDENTE	
...TALL	
...TRO DOC.	X
SALIDA	

TRAMI...

DESTRUCTOR A.R.A. SANTÍSIMA TRINIDAD
FOLIO Nº 2
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 2
C. O. A. C.

- 2da. ESC. HELICOPTEROS	18		
- APOSTADERO NAVAL MALVINAS	20		
- ESTACION AERONAVAL MALVINAS	03		
- RESERVA I.M. y ASUNTOS CIVILES	218		
- CIA. REG. INF. Nº 25		118	
- AVIACION E.A.		02	

h. TRANSPORTE A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS" (B-8)

- Dotación Militar	07		
- Dotación Civil	17		
- SEC. CIA. ING. Nº 9		43	
TOTALES DE PERSONAL:	2236	208	01

2. DERROTA SELECCIONADA

La derrota seleccionada preveía navegar directamente al sur, desde la boya 02 del canal principal hasta el través de Segunda Barranca, desde donde se adoptaría derrota costera, hasta la altura de Puerto Deseado, previa recalada en Punta Delgada. Luego preveía la aproximación a Islas Malvinas con rumbo 140 hasta un punto situado al 180 y 30 millas de Punta Belgrano (Isla Soledad) continuando luego la aproximación al objetivo por el sur de las islas. Se eligió esta derrota a cambio de una puramente oceánica teniendo en cuenta la pobre capacidad del Q-42 para capear en las condiciones de plena carga en que se encontraba.

3. ZARPADA

La secuencia de zarpada de la F.T. 40 fue la siguiente:

- Corbetas "DRUMMOND" y "GRANVILLE", se encontraban en navegación a la altura del golfo San Matías en espera del resto de las unidades.
- DLG "HERCULES" zarpó 281000 MAR cumpliendo derrota prevista a velocidad de 8 nudos para posibilitar la reunión posterior.
- BDT "SAN ANTONIO" zarpó 281200 MAR con el mismo concepto del "HERCULES".
- DLG "SSMA. TRINIDAD" zarpó 281600 MAR.
- Rompehielos "ALTE. IRIZAR" zarpó 282025 MAR.

4. DERROTA REAL DE LA F.T. 40 (ANEXO Nº 1)

Las unidades siguieron la derrota planificada verificándose la reunión de la fuerza el 282300 MAR con excepción del Q-5 el cual se incorporó 291355 MAR. Se adoptó velocidad base 14 ns. A 2400 hs. de ese día la fuerza cayó al rumbo 190 para permitir el vuelo del helicóptero del D-1 con las primeras luces

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 3
Letra C. O. A. C.

FOLIO Nº 3

del día posterior, con el fin de trasladar a la Base Aeronaval Trelew quemadores de las turbinas TYNE que habían sufrido coquificación prematura. La necesidad de recobrar dichos quemadores a la altura de Puerto Deseado motivó que la derrota sufriera una modificación que permitiera a la fuerza navegar cercana a la costa para asegurar el vuelo previsto. Por tal razón se cayó al rumbo 200.

Durante la mañana del día 29, comenzó a afirmarse el viento del SW alcanzando intensidad de temporal, debiéndose disminuir la velocidad a 8 nudos, dándose 6 nudos de velocidad real.

Entre 0930 y 1115 hs. el helicóptero del D-2 efectuó reparto de planes de operaciones y cartografía al resto de la Fuerza.

Hacia las 2000 hs. el viento rotó al W y disminuyó en intensidad, pudiéndose a partir de esa hora aumentar la velocidad de la Fuerza primero a 12 nudos y finalmente a 14 durante el resto de la noche, cayéndose a 2322 hs. al rumbo 180.

Durante la noche el viento rotó al NW mejorando así el andar de los buques de la Fuerza, la cual por tal causa aumentó su velocidad a 15 nudos.

El día 30 por la mañana el viento rotó al W y luego al SW con intensidad de temporal obligando a la Fuerza a partir de 1600 hs. a disminuir paulatinamente la velocidad hasta 6 nudos (SOG 4 nudos) a las 2000 hs.

Entre 0930 y 1630 hs. se verificó a bordo del buque insignia (D-2) una reunión de los Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, de la F.T. 40 y Oficiales de los Estados Mayores respectivos que fueron transportados en helicóptero desde el Q-5.

Durante el día se verificó el vuelo del helicóptero del D-1 para traer desde Puerto Deseado los quemadores de turbinas que habían entregado para su reparación. Debido al temporal las operaciones de vuelo con helicópteros fueron marginales en cuanto a viento relativo para el anevaje y movimientos de rolido y cabeceo de los buques receptores. La demora producida por el temporal motivó que se adoptara a 1000 hs. del día 30 la decisión de posponer el día "D" para el 2 de abril.

A 2230 hs. la Fuerza cayó al rumbo 050 para permitir la reincorporación del D-2 que había quedado rezagado unas 30 millas a efectos de posibilitar las operaciones con helicóptero adoptando rumbos popa al mar.

El 310043 MAR la Fuerza adoptó nuevamente el rumbo 190, manteniéndose las condiciones de temporal durante todo ese día, aunque el viento a partir de mediodía comenzó a diminuir hasta alcanzar 25 nudos.

El 310130 MAR un helicóptero PUMA del E.A. embarcado en el Q-5 rompió sus trincas quedando totalmente destruído, debiendo adoptar esa unidad un rumbo de 050 a fin de permitir la estabilización de su cubierta y efectuar los trabajos necesarios en su hangar.

Durante la noche del 30/31 el D-2 por golpes de mar pierde los

tambores de nafta previstos para los motores fuera de borda de la APCA. A 1300 hs., y habiéndose tomado la decisión de realizar la aproximación a las Islas Malvinas por el norte a fin de mantener el día 2 de abril como día "D", la Fuerza adoptó arrumbamiento general 110, aumentándose paulatinamente la velocidad a medida que el mar lo permite hasta 14 nudos. Durante las horas de la tarde se efectúa un vuelo de helicóptero entre Q-5 y D-2 a efectos de completar la cantidad de nafta necesaria para la operación prevista de la APCA. Manteniéndose el mismo rumbo durante la noche se arribó al punto ZULU (φ = 50°32' S, ω = 57°33' W), el 010748 APR con meteorología en franco mejoramiento (vientos moderados del WSW).

5. ASALTO ANFIBIO. Desarrollo cronológico.

- 010748: La Fuerza reunida en formación A/S alcanzó el punto ZULU (φ = 50°32' S, ω = 57°33' W) designado como punto inicial del movimiento final hacia el OBJETIVO. Desde esa posición se adoptó una derrota de diversión con el objetivo de ajustar dichos movimientos a los horarios establecidos para el asalto anfibio propiamente dicho, intentando lograr al mismo tiempo incertidumbre sobre el destino de la Fuerza ante una temprana y eventual detección por parte del oponente.

- 010900: Se efectuó a bordo del Buque Insignia (D-2) una reunión con la participación del COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS, el COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREA ANFIBIA, el COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO, el COMANDANTE DEL GRUPO DE TAREA DE TRANSPORTE, el COMANDANTE DEL GRUPO ESCOLTA y el COMANDANTE DE LA DIVISION CORBETAS (Segundo en Comando Táctico de la F.T.A.). En dicha reunión se efectuaron las coordinaciones finales y se ajustaron detalles para el asalto anfibio, adoptándose las siguientes decisiones:

  a) Se postergó la hora "H" hasta 0630 hs. teniendo en cuenta que por la información recibida por GFH 311722 APR FM COPERVALES sobre situación en Puerto Stanley, se había perdido la sorpresa táctica, lo que era confirmado por las instrucciones que el gobernador impartía por radio Puerto Stanley a la fuerza de defensa y población de la isla. La nueva hora "H" aseguraba que la maniobra de desembarco de los vehículos anfibios y la posterior maniobra en tierra de la Fuerza de Desembarco contaría con condiciones de luz favorables.
  b) A proposición del Cte. de la F.T.A. se le canceló a la APBT que debía desembarcar del S-21, la

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 5 C.O.A.C.
Nº
Letra
DESTRUCTOR A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD FOLIO Nº 5

tarea de capturar el faro Cabo San Felipe, a fin de dedicar todo el esfuerzo a la tarea de señalamiento de la playa de desembarco al W de Punta Yorke; esta orden fue impartida al submarino por el GFH 011200 APR.

c) El Cte. del T.O.M. dispuso dedicar todo el esfuerzo y capacidad de la Fuerza a la captura de Puerto Stanley, postergando las operaciones en Darwin-Ganso Verde y Bahía Zorro, hasta oportunidad favorable.

d) Teniendo en cuenta que el oponente disponía de una eventual y reducida capacidad de exploración aérea diurna, mediante el empleo de aviones BEAVER, el Cte. de la F.T.A. ordenó mantenerse por fuera de las 30 millas de faro Cabo San Felipe, durante las horas de luz, compatible con el cumplimiento de las tareas ordenadas.

- 011200: El Cte. de la F.T.A. ordenó a las distintas unidades destacarse en forma independiente para ocupar las posiciones asignadas para el asalto anfibio. Se constituyeron tres grupos:
  a) Grupo 1: D-2. Tarea: Desembarcar APCA en Puerto Enriqueta 012115 APR.
  b) Grupo 2: Q-42, D-1 y P-1. Tarea: Desembarcar el grueso de la FD en playa seleccionada 020615 APR.
  c) Grupo 3: Q-5, P-3. Tarea: Ocupar una posición relativa favorable al S de faro Cabo San Felipe y estar listo a apoyar las operaciones de FD, mediante el transporte de material y personal por helicóptero.

- 011915: D-2 en posición 145 Faro Cabo S. Felipe 14, inicia aproximación a Puerto Enriqueta.

- 012100: D-2 fondea en posición 212 Punta Caballo 0,6 en la boca de Puerto Enriqueta e inicia maniobra de desembarco de embarcaciones de la APCA.

- 012125: Se destaca primer grupo de dos botes hacia la playa, para reconocer y marcar el lugar de desembarco seleccionado.

- 012245: Se destaca el grueso de la APCA en 19 embarcaciones, desembarcando a 2325 hs. en la playa situada al 270 Punta Caballo 1,4 sin haber sufrido ninguna interferencia.

- 012340: Se observó una bengala verde procedente de la zona del aeropuerto.

- 012355: Aproximadamente, fue apagado el Faro Cabo San Felipe, asumiendo el Cte. de la F.T.A. que el D-2 había

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 9 C.O.A.C.
DESTRUCTOR A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD FOLIO Nº 6

sido detectado.

- 012355: D-2 zarpó dirigiéndose a ocupar el área asignada para apoyo (ordenada por el Cte. del GRUPO ESCOLTA por GFH. 301830 MAR que figura como Anexo 2).

- 020010: Se recibe señal convenido del Cte. de la APCA, que indicaba personal en tierra sin novedad.

- 020150: Se autoriza a S-21 a iniciar el desembarco del grupo de la APBT, en playa situada al SW de Faro Cabo San Felipe.

- 020200: El gobernador británico desde Puerto Stanley continúa informando en forma permanente a la población sobre la inminencia de la "invasión" y dando instrucciones tales como permanecer en sus domicilios y no transitar por el camino hacia el aeropuerto.

- 020305: El S-21 informa que el grupo de la APBT arribó a la playa sin novedad. A continuación se dirige a ocupar área de patrulla centrada en un punto al 080 Faro Cabo San Felipe 60 ordenada por GFH 011930 APR.

- 020515: Grupo 2 (Q-42, P-1 y D-1) alcanza punto inicial de la fase final de aproximación situado 044 Faro Cabo San Felipe 3.

- 020520: APCA establece el cerco al objetivo cuartel de Royal Marines en Moody Brook.

- 020530: D-1 y P-3 se dirigen a ocupar el área asignada para apoyo (ordenada por el C te. del GRUPO ESCOLTA por GFH 301830 MAR).

- 020550: P-1 en Puerto Groussac al N de la boca de acceso a Puerto Stanley, y Q-42 maniobrando frente a Bahía Yorke. Simultáneamente, Radio Puerto Stanley informa que fueron observados un buque pequeño y un buque de desembarco maniobrando frente al puerto. Asimismo, hace saber que fueron escuchados disparos en proximidades de Moody Brook, pero que considera se trata de una maniobra de diversión. Se produce el oscurecimiento del puerto.

- 020610: Q-42 fondea en posición ordenada en cercanías de Bahía Yorke e inicia desembarco de vehículos anfibios.

- 020625: Primera ola de vehículos anfibios en el agua. Se dirije hacia la playa.

- 020629: Primera ola de vehículos anfibios arriba a la playa.

- 020635: A proposición del Cte. de la F.T.A., el Cte. del T.O.M. autoriza a difundir a la población de Puerto

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 9
DESTRUCTOR A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD
FOLIO Nº 7

Stanley un comunicado en idioma inglés intimándola a no ofrecer resistencia para evitar derramamientos de sangre. Este comunicado se difundió inicialmente por canal 16 VHF internacional móvil marítimo y luego por las dos frecuencias correspondientes a Radio Puerto Stanley (536 Kc/s y 2670 Kc/s).

- 020635: APCA toma cuartel de Moody Brock encontrándolo sin personal.
- 020637: Totalidad de vehículos anfibios arribados a la playa.

NOTA: La evolución, progreso y alternativa de la maniobra en tierra, serán informados por el Cte. de F.D. A partir de aquí se señalarán sólo los acaecimientos más importantes.

- 020650: El Cte. de la F.T.A. ordena a las unidades con capacidad para operar con aeronaves, alistarse para hacerlo.
- 020700: Se establece ligazón con las primeras aeronaves de la Fuerza Aérea de Tarea, quienes informan que arribarán a la zona del aeropuerto a 0740 hs.
- 020710: El Cte. de la F.D. informa que el aeropuerto ha sido tomado, que la pista se encuentra obstaculizada por 12/15 vehículos pesados y que inicia tareas de despeje.
- 020723: El Cte. de la F.D. informa que aprecia que a 0740 hs. podrá tener la pista despejada.
- 020730: Radio Puerto Stanley comienza a difundir primer comunicado propio intimando a no ofrecer resistencia.
- 020730: D-1 asume control efectivo aéreo del área.
- 020735: Se establece puente aéreo mediante helicóptero desde Q-5, comenzando el envío de personal y material a pedido del Cte. de la F.D.
- 020755: El Cte. de la F.D. informa que la pista se encuentra operable.
- 020805: Se intercepta comunicación entre el Jefe del Destacamento de Royal Marines y el gobernador en el cual le informaba que el dispositivo de defensa había fracasado, que los objetivos se encontraban rodeados y que el desembarco se había producido en lugares inesperados.
- 020813: El Cte. del GRUPO ESCOLTA informa que por intercepción de comunicaciones en VHF, el Faro Cabo San

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 8 C.O.A.C.
Nº
Letra
DESTRUCTOR A.R.A. SANTÍSIMA TRINIDAD FOLIO Nº 8

Felipe continúa actuando como puesto de vigilancia del oponente y pide autorización para batirlo con fuego naval. El Cte. de la F.T.A. contesta - "Negativo".

- 020820: Por intermedio del delegado de LADE en Islas Malvinas se toma conocimiento que el gobernador desea parlamentar con el Cte. de la F.D. y ofrece garantías al respecto.
- 020822: Informado de lo anterior el Cte. de la F.D. acepta la proposición y se desplaza para tomar contacto con el gobernador y parlamentar.
- 020825: El Cte. de la Fuerza Aérea de Tarea pide se verifique la ausencia de tiradores del oponente en la pierna de aproximación final y cabecera de pista a fin de proceder al aterrizaje.
- 020845: Aterrizó primer avión de la Fuerza Aérea de Tarea continuando a partir de ese momento los aterrizajes previstos.
- 020953: Q-42 informa a P-1 que en Punta de la Armada existe una posición del oponente.
- 020955: El Cte. de la F.T.A. ordena a P-1 vigilar y fuego retenido sobre Punta de la Armada.
- 021055: El Cte. de la F.D. informa que ha finalizado el parlamento con el gobernador y que éste, así como el destacamento de Royal Marines se han rendido incondicionalmente.
- 021106: Helicóptero decola de D-2 trasladando al Cte. del T.O.M. y al Cte. de la F.T.A. a Puerto Stanley.

6. ACTIVIDADES DE CONSOLIDACION Y POSTERIORES

6.1. A partir de 1130 hs. comenzaron a instalarse en el puerto y en el aeropuerto el APOSTADERO NAVAL MALVINAS y la ESTACION AERONAVAL MALVINAS, con el apoyo inicial de las unidades de la F.T.A.

6.2. El B-8 arribó a la zona amarrándose a muelle el 021745 APR para desembarcar vehículos del E.A., dejándolo libre el 031300 APR al haber finalizado su descarga, fondeando en el antepuerto.

6.3. A 031500 APR se atracó el Q-42 para completar el desembarco de vehículos y material del E.A., reembarcando luego material y personal de la F.D. para su traslado posterior a la BNPB, dejándolo libre el 040700 APR, fondeando en Puerto Groussac, donde efectuó reaprovisionamientos menores a P-1 y P-3. Se destacó a BNPB el 041130 APR.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº
Nº 8
Letra
C.O.A.

DESTRUCTOR SANTISIMA TRINIDAD
FOLIO
Nº 9

6.4. El Q-5 durante los días 2 y 3 de abril continuó desembarcando materiales y embarcando personal de la CIA. Nº 9 de ING. del E.A. que debían ejecutar las operaciones en Darwin-Ganso Verde y Bahía Zorro.

6.5. D-1 desde la zona de apoyo asignada continuó realizando el control efectivo aéreo del área, hasta 021800 APR en que fue destacado a la BNPB.

6.6. D-2 fondeó en Puerto Groussac el 021750 APR asumiendo a partir de 1800 hs. el control efectivo aéreo del área, permaneciendo fondeado hasta 052100 APR en que se destacó a BNPB.

6.7. B-18, de acuerdo a lo requerido, arribó a la zona el día 2 de abril por la noche, y se le ordenó fondear en Bahía de la Anunciación para reaprovisionar a P-1 y P-3. Finalizado dicho reaprovisionamiento tomó Puerto Groussac el 032030 APR a efectos de transferir al Q-5 un hombre de su tripulación que debía ser operado de urgencia. El 040025 APR fue destacado para reincorporarse a la F.T.20.

6.8. P-1 y P-3 permanecieron en las zonas de apoyo asignadas destacándose a Bahía de la Anunciación en la noche del 2 de abril, para efectuar reaprovisionamiento con el B-18. Por razones meteorológicas, el mismo se concretó durante la mañana del día 3 de abril, regresando posteriormente a fondear en Puerto Groussac.

6.9. A partir de 021130 APR, personal de APOSVINAS se constituyó en las instalaciones de la F.I.C., pasando a operar canal 16 VHF internacional móvil marítimo para control del puerto. A partir de 041500 APR, se le instaló equipo propio, provisto por Q-42, operando canales de móvil marítimo y de servicios de puerto y el interno de la Armada (canal 67).

6.10. A partir de 051345 APR la ESTACION AERONAVAL MALVINAS, puso en servicio un equipo móvil marítimo internacional y canal interno de la Armada (canal 67) para vinculación con APOSVINAS y buques surtos. Asimismo, ESTAEROVINAS puso en servicio un equipo VHF en circuito 80B, fijado por plan, para control aéreo conjunto a partir de 021400 APR.

6.11. A partir de 021130 APR, brinda seguridad a las instalaciones de APOSVINAS la AGRUPACION I.M. MALVINAS constituída por 39 hombres del BIM Nº 2 al mando de un Oficial.

6.12. Finalizado el período de transferencia de control, el personal de I.M. que no permanece en la isla, inició el repliegue por modo aéreo.

7. OPERACIONES SUBSIDIARIAS

7.1. Con la aprobación del Comandante del T.O.M. se decidió ejecutar las operaciones en Darwin-Ganso Verde y Bahía Zorro, los días 4 y 5 de abril respectivamente.

7.2. Durante el día 3 de abril, se redistribuyó personal y carga para efectuar estas operaciones, de la siguiente manera:

7.2.1. El B-8 recibió del Q-5 efectivos de la CIA. 9 de INGENIEROS del E.A. y un vehículo de comunicaciones, a ser trasladado a Bahía Zorro.

7.2.2. El B-8 retuvo a bordo los vehículos a ser trasladados a Bahía Zorro.

7.2.3. Q-5 retuvo a bordo 2 fracciones de la Cía 9 de INGENIEROS del E.A. para ser helidesembarcados en Darwin-Ganso Verde y Bahía Zorro, previo a la llegada del B-8 a los fines de darle apoyo y asegurar su maniobra de amarre.

7.3. Se designó buque apoyo de B-8 a P-1.

7.4. P-1 y B-8 zarparon de Puerto Groussac el 040600 APR para cumplir la tarea, habiéndoseles ordenado tener en cuenta: Posible amenaza submarina, posible actitud hostil de pequeños núcleos poblados y navegar por bajas profundidades, cumpliendo Orden de Operaciones emitida por CODIVICOR en GFH 032225 APR.

7.5. Se le ordenó al Q-5 adoptar una posición relativa favorable para efectuar los helidesembarcos en el momento oportuno.

7.6. El día 4 de abril por la tarde se completó el desembarco en Darwin-Ganso Verde y el 5 de abril por la tarde el de Bahía Zorro sin haber sufrido interferencias.

7.7. Finalizadas estas operaciones el B-8 se destacó a Puerto Groussac, P-1 a la BNPB y Q-5 al APBA.

8. EVALUACION DE COMUNICACIONES

8.1. INTRODUCCION (Planeamiento)

El COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREAS ANFIBIA fijó como principio que las INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES que elaborara esta Fuerza debía cubrir los requerimientos del COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS, además de las coordinaciones con la FUERZA DE TAREA 20 y la FUERZA DE DESEMBARCO para asegurar el ejercicio de Comando y Control y evitar interferencias mutuas.
Fueron elaboradas INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES PRELIMINARES, constituyentes del PLAN ESQUEMATICO elevado al

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº C.O.A.C.
DESTRUCTOR A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD FOLIO Nº 11

COMITE MILITAR.
Para la confección definitiva se efectuaron las coordinaciones con el V CUERPO DE EJERCITO para establecer una vinculación con la FUERZA AEREA DE TAREAS (FAA-IX BRIGADA AEREA-COMODORO RIVADAVIA) y la FUERZA DE TAREAS TERRESTRES (E.A.-IX BRIGADA DE INFANTERIA-COMODORO RIVADAVIA) la que se concretó a través de la red del Comandante en Jefe de la Armada, Estación Principal Puerto Belgrano, con vinculación directa y compatibilidad criptográfica naval y conjunta con el CENTRO FIJO BAHIA BLANCA (E.A.), el que a través de la Red del Comando en Jefe del Ejército, estaba vinculado al CENTRO FIJO COMODORO RIVADAVIA.
A su vez se efectuaron las coordinaciones con el Servicio de Comunicaciones de FAA., para establecer las vinculaciones con la FUERZA AEREA DE TAREAS en vuelo al objetivo, y con las Estaciones del Servicio Meteorológico Nacional y LADE, en Malvinas, como fuentes de información y a su vez para transmitir modificaciones al día "D", hora "H", mediante un sistema de códigos cuya transmisión resultaría inocente. Todas estas coordinaciones se promulgaron en un documento, el ANEXO "B" - INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES al PLAN DE OPERACIONES 01"S"/82 CFT 40. Estas instrucciones fueron entregadas a los representantes de E.A., Coronel OLARIAGA y FAA, Comodoro CASTAGNA el día 27 de marzo a 2100 horas.

8.2. DESCRIPCION CONCEPTUAL DEL PLAN

Para las ligazones hacia los niveles superiores, esta Fuerza utilizó exclusivamente la Red del COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA, de probada confiabilidad, con el método ordenado en el PLANACOFLOMAR 82, que permite a los buques efectuar emisiones breves. No obstante, se hizo la travesía en Silencio RT.
Para las ligazones tácticas, se fijó el concepto de establecer pocos circuitos, de información diversa con redundancia asegurada y con el concepto de MINIMIZAR, lo que permitió que aún los buques con menores posibilidades de comunicaciones tácticas (Corbetas y Rompehielos), pudieran conocer por sí en todo momento el desarrollo de las operaciones, así como que el Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" pudiera actuar como Buque Comando, en una operación anfibia, de por sí muy exigente en cuanto a requerimientos de comunicaciones.

8.3. ASPECTOS CRITICOS

Estuvieron fijadas por las Unidades no reunidas con diferentes posibilidades de comunicaciones: Submarino "SANTA FE", Transporte "ISLA DE LOS ESTADOS", Oficinas Servicio Meteorología Nacional y LADE en Malvinas, y los aviones en vuelo de la Fuerza Aérea de Tareas.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 12 Letra
DESTRUCTOR A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD FOLIO Nº 12

El establecimiento en tiempo de la modificación del día "D" permitió minimizar la criticidad de las comunicaciones fundamentales, las que llegaron en tiempo suficiente a las unidades no reunidas, a través de la Estación Principal Puerto Belgrano, la que la distribuyó sin inconvenientes informando a su vez el acuse recibo de cada una de ellas.
Con este motivo se le requirió al Submarino "SANTA FE", la demora de un día (del 311200 MAR al 011200 APR) el establecimiento de la ligazón directa (táctica) con el CPTA, la que ejecutó en el horario previsto sin novedad.
Con este motivo además, se anuló la utilización del código para transmitir a LADE Malvinas las modificaciones al día "D".

8.4. COMUNICACIONES POSTERIORES A LA CAPTURA DEL OBJETIVO

Se mantuvieron las mismas instrucciones, las que fueron aptas para el desenvolvimiento posterior (traslado de autoridades, pertrechos, cambio de asiento del Comando del Teatro Malvinas, control aéreo aeronaves FAA y helicópteros, operaciones subsidiarias, establecimiento APOSTADERO NAVAL MALVINAS y ESTACION AERONAVAL MALVINAS, etc.).
En previsión zarpada de Puerto Groussac del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD", se establecen nuevas INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES a partir del 050800 APR las que son promulgadas por mensaje naval de este Comando.
Se produjo además, una APRECIACION INICIAL DE COMUNICACIONES, para los requerimientos de la Armada en Malvinas, promulgado por mensaje naval.
La FAA, mantuvo las Instrucciones fijadas por este Comando sin producir modificaciones posteriores, al menos hasta la zarpada del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD, el 052100 APR.

8.5. CONCLUSIONES

8.5.1. Las Instrucciones de Comunicaciones resultaron aptas y permitieron el ejercicio del Comando y Control, sin inconvenientes.

8.5.2. Los Comandos y Unidades subordinadas, así como los Comandos y Unidades de la Fuerza Aérea, mantuvieron disciplina, a las Instrucciones de esta Fuerza, lo que coadyuvó a la fluidez de las operaciones, y a la seguridad aérea.

8.5.3. Una segura escucha por parte de Chile, recopilación abundante de tráfico, sobre todo a partir del 021200 APR, obliga a pensar en el cambio de claves indicativos, claves para sobrecifrar y tablas de autenticación.

FOLIO Nº 13
Letra
FOLIO Nº 15

8.5.4. La utilización de la Estación Principal Puerto Belgrano como ERCASUB, coordinada con la Central de Comunicaciones de Submarinos en la Sede del Comandante de Fuerza de Submarinos, ha demostrado ser un sistema eficaz para el despliegue de submarinos alejados en aguas propias.

8.5.5. Para las acciones de consolidación y defensa de las Islas Malvinas, sobre todo en lo referente a EA y FAA, es necesario establecer sistemas criptográficos verificados y fuertes, ya que normalmente estas fuerzas cursan su tráfico radioeléctrico en claro, lo que se considera inaceptable.

9. EVALUACION DE INTELIGENCIA

Con base en la Situación de Inteligencia, diseminada por el Comando de Operaciones Navales, esta fuerza desarrolló el proceso de apoyo.
Diariamente se recibieron las actualizaciones del Comando de Operaciones Navales, y como así también, en oportunidad, las informaciones con respecto al Teatro de Operaciones, brindada por la Jefatura de Inteligencia Naval.
Este Comando solicitó la información diaria del Tráfico Marítimo, centrada en la posición actualizada de la Fuerza y en un radio de 200 millas hasta el arribo al objetivo y a partir de ese momento, la misma información pero con un radio de 300 millas y con centro en las Islas Malvinas.
Se recibió en forma permanente a las agencias de noticias TELAM, DYN y se escuchó la BBC de Londres y a Radio Malvinas.
Asimismo se ordenaron intercepciones de comunicaciones, a la Fuerza propia.
El cúmulo de información recibida, no permitió la confección de una apreciación de Inteligencia diaria de alto valor de confiabilidad, pero si se pudo confeccionar un cuadro general que en definitiva permitió:

a. Evadir a los buques pesqueros durante la derrota.
b. Conocer el centro de gravedad del conflicto político.
c. Detectar movimientos de unidades británicas en la zona.
d. Determinar intenciones del enemigo, una vez apreciado que podía tener información sobre la posición de la Fuerza.
e. Efectuar una adecuada Acción Psicológica, sobre el enemigo y en mantenimiento de la moral propia.

capacidad ?

Una vez alcanzado el objetivo, se intentó la obtención de material de interés, conociéndose que excepto CLAVES, la totalidad del mismo había sido ya evacuado por la Fuerza de Desembarco I.M. (Películas, Cortos, Documentación Oficial, etc.).
Se organizó en el APOSTADERO NAVAL MALVINAS, la Sección Inteligencia/Contrainteligencia para servir de base a las tareas futuras en el área.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 14 C.O.A.C.
DESTRUCTOR A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD FOLIO Nº 14

10. CONTROL AEREO DE AREA

El día 2 de abril a partir del desembarco, el Destructor A.R.A. "HERCULES" asume el control aéreo del área, hasta 1800 hs. en que se destaca a PBE.
La tarea es asumida entonces por el personal de FAA que opera el aeropuerto pero durante la noche, al disminuir la visibilidad y dado que no contaba con radar en servicio, se solicitó al Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" continuara la tarea que cumpliera el Destructor A.R.A. "HERCULES". Esto fue realizado hasta su zarpada, el 5 de abril a 2100 horas.
Con relación a esta actividad se cumplieron funciones de:

1. Vigilancia del espacio aéreo.
2. Identificación y reconocimiento de contactos.
3. Control de vuelos para patrullado y vigilancia espacio marítimo.
4. Control informativo de vuelos dentro de alcance radar en un radio de 100/130 millas náuticas hasta iniciar procedimiento.
5. Control positivo de aeronaves en condición de vuelo instrumental.

Durante el cumplimiento de estas funciones se mantuvieron los Sistemas de Armas y el personal a 6 minutos de aviso para iniciar el rechazo antiaéreo.

11. PERSONAL

Una vez determinada la organización de la FUERZA DE TAREA ANFIBIA, se completaron las Planillas de Armamento de la organización administrativa de los destinos de la Armada participantes, a fin de cumplimentar los requerimientos operativos.
Dado las características de velo y engaño, como así también el corto tiempo de que se dispuso para el planeamiento de la operación, los pedidos de personal se satisficieron esencialmente con aquel destinado en la zona de Puerto Belgrano.
Con respecto a Ejército y Aeronáutica, se procedió a embarcar el personal correspondiente, de acuerdo con las tareas asignadas y a las coordinaciones efectuadas.
En lo que respecta a SANIDAD se contó con dos hospitales de sangre, el A.R.A. "ALTE. IRIZAR" (dos quirófanos) y el A.R.A. "HERCULES" (un quirófano), embarcándose personal del HOSPITAL NAVAL PUERTO BELGRANO para completarlos.
Para hacerse cargo de las tareas correspondientes al servicio religioso, además del Capellán de la Infantería de Marina, se embarcó al Capellán del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES en el A.R.A. "ALTE. IRIZAR".
A fin de prestar apoyo en el área de Asuntos Civiles, se embarcó un auditor del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES y cuatro Conscriptos traductores.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 15
C.O.A.C.
Nº
Letra
FOLIO Nº 15

Como corresponsales de guerra se embarcaron en el A.R.A. "CABO SAN ANTONIO" a tres periodistas, dos de ellos del diario "La Nueva Provincia" y uno del diario "La Razón".

GUALTER OSCAR ALLARA
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE DE LA
FUERZA DE TAREA ANFIBIA (FT40)

ANEXOS: 1.- Gráfico de la derrota de movimiento hacia el objetivo.
2.- Plan de apoyo naval al asalto anfibio.
3.- Planilla de distribución de personal.